रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D.L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 107] नई दिल्ली, शनिवार, जुलाई 16, 2005/आषाढ़ 25, 1927
No. 107] NEW DELHI, SATURDAY, JULY 16, 2005/ASADHA 25, 1927

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 13 जुलाई, 2005

सं. टीएएमपी/50/2004-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्द्वारा, लौह अयस्क के मानवीय पोतान्तरण के लिए पोत घाट-भाड़ा निर्धारण हेतु पारादीप पत्तन न्यास के प्रस्ताव को, संलग्न आदेश के अनुसार निपटाता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएएमपी/50/2004-पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास **आवेदक**

आदेश

(जून 2005 के 15वें दिन पारित)

यह प्रकरण लौह अयस्क के मानवीय पोतान्तरण के लिए पोतघाट-भाड़ा निर्धारण हेतु पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है ।

2. प्रस्ताव में उठाए गए मुख्य बिन्दु निम्नानुसार हैं:

(i) पीपीटी लौह अयस्क का पोतान्तरण लौह अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (आईओएचपी) की सहायता से करता है । लौह अयस्क की अंतर्राष्ट्रीय मांग के कारण पत्तन द्वारा लौह अयस्क का प्रहस्तन 2001-2002 से मानवीय / परम्परागत विधियों द्वारा प्रहस्तित किया जाता है । यांत्रिक और मानवीय विधियों द्वारा प्रहस्तित लौह-अयस्क की मात्रा का विवरण निम्नानुसार है:

(लाख टन में)

वर्ष	यांत्रिक	मानवीय	कुल
2001-2002	34.93	0.53	35.46
2002-2003	39.92	5.33	45.25
2003-2004	41.98	17.35	59.33
कुल	116.83	23.21	140.04

(ii) लौह अयस्क के मानवीय प्रहस्तन के लिए विशिष्ट पोत घाट-भाड़ा दर के अभाव में, पीपीटी ने आरम्भ में, पीपीटी दरमान की धारा 3.1 (22) के अनुसार न्यूनतम प्रभार के रूप में रु. 50/- प्रति मीटरिक टन लगाया । संदर्भित धारा निम्नानुसार है:

3.1 (22) अन्य सामान्य कार्गो (बल्क और ब्रेक बल्क)

(i) आयात के मामले में 0.5% (सीआईएफ मूल्य)

(ii) निर्यात के मामले में 0.5% (एफओबी मूल्य)

(न्यूनतम रु. 50/-और अधिकतम रु. 400/-प्रति मी.ट. के अधीन)

(iii) यह दर रु. 34.50 प्रति मी.ट. तक कम की गई और पुन: घटा कर रु. 17.25 प्रति मी.ट. की गई । ये सभी रियायतें वित्तीय वर्ष 2003-2004 के अन्त में बेकार हो गईं । इसलिए, पीपीटी ने, अपने दरमान की धारा 3.1 (22) में संशोधन हेतु टीएएमपी में दाखिल (अलग) प्रस्ताव के आधार पर, लौह अयस्क के मानवीय प्रहस्तन हेतु अनन्तिम आधार पर रु. 60/- प्रति मी.ट. 1 अप्रैल 2004 से लगाना आरम्भ कर दिया ।

(iv) चूंकि उपयोगकर्त्ताओं ने पोतघाट की दर में, पिछले वर्षों में उन्हें प्रदत्त रियायतों के अनुसार रियायतें उपलब्ध करवाने के लिए अभ्यावेदन किया था, पीपीटी ने अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में लौह अयस्क की घटती मांग पर विचार करते हुए और वित्तीय वर्ष 2004-05 के लिए निर्धारित प्रक्षेपित लक्ष्य को ध्यान में रखते हुए लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए पोतघाट भाड़ा दर 1 अप्रैल 2004 से घटाकर रु. 34.50 प्रति मी.ट. करने का निर्णय लिया और उपयोगकर्त्ताओं से प्राप्त की गई अधिक राशि लौटा दी ।

(v) चूंकि इस विषय में कोई अतिरिक्त निवेश नहीं किया गया है और कार्गो का प्रहस्तन वर्तमान सुविधाओं का उपयोग करते हुए वर्तमान बर्थों में ही प्रहस्तित किया जायेगा, संदर्भित प्रस्ताव के लिए लागत विवरण नहीं प्रस्तुत किये गए हैं । पोतघाट-भाड़े की प्रस्तावित दर उसी स्तर की है जो आईओएचपी के माध्यम से लौह-अयस्क के प्रहस्तन के लिए लागू है ।

(vi) पीपीटी के न्यासी मंडल ने 30 जुलाई 2004 को हुई अपनी बैठक में प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान कर दिया है ।

2.2. इस पृष्ठभूमि में, पीपीटी ने इस प्राधिकरण से मानवीय विधि से लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए, 1 अप्रैल 2004 से, रु. 34.50 प्रति मी.ट. की दर से पोतघाट भाड़ा स्वीकृत करने का अनुरोध किया है ।

3.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार यह प्रस्ताव पत्तन उपयोगकर्त्ताओं / पत्तन उपयोगकर्त्ताओं के प्रतिनिधि संगठनों को उनकी टिप्पणी के लिए भेजा गया था ।

3.2. उपयोगकर्त्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों में से प्रत्येक की एक-एक प्रति, प्रतिपूरक सूचना के रूप में पीपीटी को भेजी गई थी ।

4. चूंकि प्रस्ताव के साथ कोई लागत-निर्धारित ब्यौरा संलग्न नहीं था, पीपीटी से यह बताने का अनुरोध किया गया था कि वह किस आधार पर प्रस्तावित दर पर पहुँचा और वह यह भी स्पष्ट करे कि क्या बर्थ पर लौह अयस्क के मानवीय प्रहस्तन के लिए प्रदत्त सेवाओं से यांत्रिक बर्थ पर प्रदत्त सेवाओं से तुलना की जा सकती है तथा वह बर्थ पर लौह अयस्क के मानवीय प्रहस्तन हेतु प्रदत्त सेवाओं की सूची भी प्रस्तुत करे । पीपीटी ने निम्नलिखित प्रत्युत्तर दिया है:-

(i) लौह अयस्क के मानवीय प्रहस्तन के लिए रु. 34.50 प्रति मी.ट. पोटघाट भाड़ा दर पर पहुँचने के लिए पत्तन ने कोई लागत-ब्यौरा निर्धारित नहीं किया है । जैसाकि, आईओएचपी के जरिये लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए वैसी ही दर प्रचलित है, पत्तन ने लौह अयस्क के मानवीय प्रहस्तन के लिए वही दर अपनाने का निर्णय किया है । चूंकि मानवीय विधि से लौह अयस्क की पर्याप्त मात्रा का प्रहस्तन किया जाता है, उसके लिए एक अलग दर निर्धारित करना आवश्यक समझा गया ।

(ii) बाज़ार में लौहा अयस्क का एफ ओ बी मूल्य 50 अम. डालर से 70 अम. डालर के बीच चढ़ता-उतरता है । जब उसकी कीमत इतनी अधिक मिलती है तो पत्तन न्यास ने, लौह अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (आईओएचपी) के जरिए प्रहस्तित लौह अयस्क पोतान्तरण के लिए वसूल की जा रही दर रु. 34.50 प्रति मी.ट. पोतघाट भाड़े के रूप में वसूल करने का निर्णय लिया है ।

(iii) वर्तमान दरमान के अनुसार, आईओएचपी के जरिए लौह-अयस्क के पोतान्तरण की (मात्रा के अनुसार) 10 लाख टन तक, 15 लाख टन तक और 15 लाख टन से अधिक पोतान्तरण के लिए उतरती दरें क्रमश: रु. 34.50 प्रति मी.ट., रु. 29.50 प्रति मी.ट. और 24.50 प्रति मी.ट. हैं । तथापि, पत्तन का प्रस्ताव, मानवीय रूप से प्रहस्तित लौह अयस्क के पोतान्तरण के लिए, किसी उतरते दर क्रम के बिना, रु. 34.50 प्रति मी.ट. की दर अपनाने का है ।

(iv) लौह अयस्क के मानवीय प्रचालन में वैगन टिप्लिंग के जरिए लौह अयस्क की उतराई शामिल है जिसकी लागत टिप्लिंग प्रभार के रूप में रू. 30/- प्रति टन आती है । यदि लौह अयस्क को बीसीएन वैगन्स में (ढके हुए वैगन्स में)स्थलान्तरित किया जाता है तो वैगनों से लौह अयस्क की उतराई मानवीय तौर पर अधिक लागत से की जाती है । ट्रकों द्वारा स्थलान्तरित लौह अयस्क को पोतान्तरण के लिए मानवीय श्रम द्वारा उतरा जाता है । लौह अयस्क को लोडर-वाहनों और डम्बर-वाहनों द्वारा भूखण्ड से पोत तक ले जाया जाता है और तब स्लिंग्स / ग्राब्स की सहायता से पोत पर लादा जाता है । अब ग्रैब्स और स्लिंग्स के लिए अलग दर मौजूद है ।

5, इस प्रकरण में, संयुक्त सुनवाई 24 मई 2005 को पीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी । संयुक्त सुनवाई में पीपीटी और सम्बद्ध उपयोगकर्त्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे ।

6. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएँ इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड में उपलब्ध हैं । संबंधित पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों तथा उनके द्वारा संयुक्त सुनवाई में प्रस्तुत तर्कों के सार-संक्षेप सम्बद्ध पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे । ये विवरण हमारे वैबसाइट http://tariffauthority.gov.in पर भी उपलब्ध हैं ।

7. इस प्रकरण की प्रक्रिया के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

(i) लौह अयस्क पर पोतघाट भाड़ा लगाने के लिए पीपीटी के दरमान में वर्तमान दर-निर्धारण आयरन और हैण्डलिंग प्लांट (आईओएचपी) के माध्यम से लौह अयस्क के यांत्रिक प्रहस्तन के संदर्भ से है । लौह अयस्क के निर्यात में उछाल की दृष्टि से, पीपीटी ने 2001-2002 से अपना श्रमिक बल लगाकर भी मानवीय श्रम द्वारा लौह-अयस्क का प्रहस्तन आरम्भ कर दिया । पीपीटी अपनी सुविधाओं पर मानवीय श्रम से प्रहस्तित लौह अयस्क के लिए, असूचीबद्ध कार्गो के निर्धारित पोतघाट भाड़ा से निसृत दर लगाकर, पोतघाट भाड़ा उगाहता रहा था । जैसाकि पत्तन भविष्य में भी कुछ और वर्षों तक मानवीय श्रम द्वारा लौह अयस्क के प्रहस्तन की अपेक्षा करता है और उल्लेखनीय मात्रा की आशा की जा रही है, इसने मानवीय श्रम द्वारा प्रहस्तित लौह अयस्क के लिए एक अलग दर प्रस्तावित की है । जब भी किसी जिन्स या वस्तु की उल्लेखनीय मात्रा के प्रहस्तन किए जाने की उम्मीद होती है, इस प्राधिकरण ने उस वस्तु को असूचीबद्ध श्रेणी से अलग किए जाने की विधि का समर्थन किया है । किन्तु ऐसे मामलों में पोतघाट भाड़ा की दर निर्धारित करने का कार्य, आनुषंगिक कार्गो प्रहस्तन करने की लागत के विश्लेषण के बाद किया जाना चाहिए ।

(ii) उपयोगकर्त्ताओं ने पोतघाट भाड़ा की प्रस्तावित दर पर आपत्ति व्यक्त की है । उन्होंने लौह अयस्क के मानवीय प्रहस्तन के साथ जुड़ी अतिरिक्त लागत का भी उल्लेख किया है । वास्तव में, गीता सेल्स कार्पोरेशन ने यांत्रिक विधि की तुलना में मानवीय श्रम विधि द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए विस्तृत लागत विवरण दिया है । पत्तन ने, अधिक लागत के बारे में उपयोगकर्त्ताओं द्वारा उठाए गए बिन्दुओं को स्वीकार किया है । किन्तु तब, जैसाकि पीपीटी ने उल्लेख किया है, यांत्रिक संयंत्र की क्षमता सीमा को भी स्वीकार करने की आवश्यकता है ।

(iii) पीपीटी का प्रस्ताव लागत पर आधारित नहीं है । इसने लौह अयस्क को यांत्रिक विधि से प्रहस्तन के लिए निर्धारित दर को अपनाने का प्रस्ताव किया है । दो सुविधाओं की दरें तब तक समान नहीं हो सकतीं जब तक, सेवाएँ प्रदान करने की लागत के अलावा, प्रदत्त सेवाएं और प्रस्तुत सुविधाएँ तुलनात्मक न हों । यद्यपि पीपीटी ने इस संबंध में हमारी शंकाओं का बिन्दुवार उत्तर नहीं दिया है, कार्य निष्पादनता और उत्पादकता में अंतर स्पष्ट है । उपयोगकर्त्ताओं में इस पहलू को ठीक प्रकार से उजागर किया है ।

(iv) यह प्राधिकरण प्रशुल्क निर्धारण के लिए "लागत-अधिक" व्यवस्था का अनुसरण करता है । प्रस्तावित दरों के समर्थन में कोई लागत-ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया गया है । पीपीटी के अनुसार यदि मानवीय-प्रहस्तन गतिविधि के लिए आनुषंगिक लागतों का भाग-बंटवारा किया जाता है तो सेवाएं प्रदान करने की कुल लागत प्रस्तावित दर से अधिक हो जाएगी । प्रथमत: कोई भी लागत विवरण उपलब्ध न कराए जाने के कारण पीपीटी के इस दावे का सत्यापन नहीं किया जा सकता । द्वितीयत: विभिन्न कार्यकलापों / गतिविधियों के बीच परस्पर सब्सिडी लेने देने के प्रवाह का भी अनुमान लगाना आवश्यक है । जहाँ पत्तन एक ओर यह चाहेगा कि इस मामले में दर निर्धारण इस आधार पर कर दिया जाए कि यातायात क्या वहन कर सकता है, वहीं इस प्राधिकरण के लिए, लागत स्थिति का मूल्यांकन किए बिना केवल उस सिद्धांत का अनुसरण करना संभव नहीं होगा । ऐसी हालत में, प्रस्तावित दर को अनुमोदन प्रदान नहीं किया जा सकता, यद्यपि यह दरों में कमी करने का मामला लग सकता है । यह ध्यान देने योग्य है कि दर में दिखाई दे रही कमी किसी लागत विश्लेषण का परिणाम नहीं है, बल्कि यह प्रासंगिक वस्तु के बहु-उद्देश्यीय 'विविध' श्रेणी के अन्तर्गत जुड़ जाने के कारण जुड़े हैं ।

(v) इस प्राधिकरण ने, कुछ नए-नए शामिल किए गए कार्गो के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने और कन्टेनर प्रहस्तन हेतु प्रशुल्क ढांचे को युक्तियुक्त बनाने के लिए पीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव के संबंध में 10 सितम्बर 2003 को एक आदेश पारित किया था । पीपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव में, अन्य बातों के साथ, पीपीटी में लौह अयस्क के मानवीय प्रहस्तन के लिए तत्कालीन प्रशुल्क में कमी करना भी शामिल था । पीपीटी के उस प्रस्ताव के संदर्भ से, इस प्राधिकरण ने देखा कि सरकार के नीति निर्णय के अनुसार, ऐसे उपलब्ध लचीलेपन की नज़र में पीपीटी अपने दरमान में निर्धारित उच्चतम स्तर के भीतर प्रशुल्क के स्तर पर स्वयं निर्णय ले सकता है । स्थिति अब भी वैसी ही है । जैसाकि प्रस्तावित दर को उपर्युक्त कारणों से स्वीकृति प्रदान नहीं की जा सकती, पीपीटी विविध श्रेणी के लिए निर्धारित उच्चतम स्तर के भीतर, इस वस्तु के लिए, फिलहाल एक उपयुक्त दर प्रचालित कर सकता है । ऐसा करते समय, पीपीटी के लिए, मानवीय और यांत्रिक कार्य निष्पादनता स्तरों के अन्तर को स्वीकार करना और तद्नुसार मानवीय प्रहस्तनों के लिए दर निर्धारित करना तर्क संगत होगा ।

(vi) पोत संबंधी और कार्गो संबंधी प्रभारों के विषय में पीपीटी के दरमान को इस प्राधिकरण द्वारा पिछली बार अप्रैल 2000 में संशोधित किया गया था और पीपीटी को उपस्कर भाड़ा प्रभार, पारादीप फॉस्फेट लिमि. (पीपीएल) के आधिपत्य वाली बर्थ के प्रभार, प्रचालन क्षेत्र में परिसम्पत्तियों के लिए किराए समेत परिसम्पत्तियों से संबंधित अन्य प्रस्तावों को भी प्रस्तुत करना था । अपने मैकेनिकल कोल हैंडलिंग प्लांट (एमसीएचपी) के प्रशुल्क के लिए पीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव के संबंध में इस प्राधिकरण ने दिनांक 15 मार्च 2005 के अपने आदेश में पत्तन को अपने दरमान की समीक्षा के लिए व्यापक प्रस्ताव तैयार करने और उसे 30 सितम्बर 2005 तक दाखिल करने हेतु पहले ही सलाह दी है । पीपीटी सामान्य समीक्षा प्रस्ताव में, मानवीय श्रम द्वारा प्रहस्तित लौह अयस्क के लिए लागत-आधारित एक अलग पोतघाट भाड़ा निर्धारित करने हेतु एक विशेष प्रस्ताव शामिल कर सकता है ताकि लागत ब्यौरों की निकटता से छानबीन की जा सके और परस्पर सब्सिडी देने के मुद्दों को अधिक उद्देश्यपूर्ण से निपटाया जा सके ।

8. परिणाम स्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से, तथा समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण, प्रशुल्क घटाने के लिए पत्तन न्यासों को पहले से ही प्रदत्त लचीलेपन का उपयोग करते हुए अपने ही स्तर पर उपयुक्त निर्णय लेने हेतु पीपीटी को उसका प्रस्ताव लौटाता है ।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2005-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 13th July, 2005

No. TAMP/50/2004-PPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Paradip Port Trust for fixation of wharfage for manual shipment of iron ore as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/50/2004-PPT

The Paradip Port Trust **Applicant**

ORDER

(Passed on this 15th day of June, 2005)

This case relates to a proposal received from the Paradip Port Trust (PPT) for fixation of wharfage for manual shipment of iron ore.

2 The main points made in the proposal are as follows:

(i). PPT handles iron ore shipment with the help of Iron Ore Handling Plant (IOHP). The iron ore is handled by the port in the manual / conventional methods since 2001 – 02 due to demand of iron ore in the international market. The following are the details of quantity of iron ore handled by mechanical and manual methods:

(In lakh tonnes)

Year	Mechanical	Manual	Total
2001 – 2002	34.93	0.53	35.46
2002 – 2003	39.92	5.33	45.25
2003 – 2004	41.98	17.35	59.33
TOTAL	116.83	23.21	140.04

(ii). In the absence of a specific rate of wharfage for manual handling of iron ore, the PPT initially levied Rs. 50/- per MT as a minimum charge as per clause 3.1 (22) of the PPT Scale of Rates, which reads as under:

3.1(22) other general cargo (bulk and break bulk)
(i) In case of import 0.5% (CIF value)
(ii) In case of export 0.5% (FOB Value)
(Subject to minimum of Rs.50/- and maximum of Rs. 400/- per MT)

(iii). This rate was reduced to Rs. 34.50 per MT and again reduced to Rs. 17.25 per MT. All these concessions lapsed at the end of financial year 2003-04. The PPT has, therefore, based on its (separate) proposal for amendment to clause No. 3.1(22) of the Scale of Rates filed with TAMP, started levying Rs. 60/- per MT on provisional basis for manual handling of iron ore from 1 April 2004.

(iv). Since the users represented to extend concessions in the rate of wharfage, as were given to them in the past years, the PPT in consideration of the slump in demand for iron ore in the international market and keeping in view the projected target fixed for the financial year 2004-05, has decided to reduce the wharfage rate to Rs. 34.50 per MT for handling iron ore from 1 April 2004 and refund the excess amount collected from the users.

(v). Since no additional investment has been made in this regard and the cargo will be handled in the existing berths of the port using the existing facilities, cost details for the proposal in reference are not furnished. The proposed rate of wharfage is at the same level as applicable for handling iron ore through IOHP.

(vi). The Board of Trustees of PPT has approved the proposal in its meeting held on 30 July 2004.

2.2. In this backdrop, the PPT has requested this Authority to approve a wharfage for handling iron ore by manual method at Rs.34.50 per MT with effect from 1 April 2004.

3.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal was forwarded to users / representative bodies of port users for their comments.

3.2. A copy each of the comments received from the users was forwarded to PPT as feed back information.

4. As the proposal was not backed up by any costing details, the PPT was requested to furnish the basis of arriving at the proposed rates and to clarify whether the services provided by the PPT at the berth for manual handling of iron ore are comparable to the services provided at the mechanical berth and to list out the services provided at the berth for manual handling of iron ore. The PPT has furnished the following response:

(i). The port has not ascertained the cost details to arrive at the proposed wharfage rate of Rs. 34.50 per tonne for manual handling of iron ore. Since a similar rate is in vogue for loading of iron ore handling through IOHP, the port has decided to adopt the same rate for manual handling of iron ore also. Since substantial quantity of iron ore is handled in manual method it is felt necessary to prescribe a separate rate for the same.

(ii). The FOB value of iron ore in the market varies between $ 50 to $70. The price realization being so high, the Port Trust has decided to realise wharfage at Rs. 34.50 per tonne as is being realised for iron ore shipments handled through Iron Ore Handling Plant (IOHP)

(iii). As per the present Scale of Rates, shipment of iron ore through IOHP has a sliding rate of Rs. 34.50, Rs. 29.50 and Rs. 24.50 for shipment up to 1 million tonnes, 1.5 million tonnes and above 1.5 million tonnes respectively. The proposal of the Port, however, is to adopt Rs. 34.50 only without any sliding scale for iron ore shipments handled manually.

(iv). The manual operation of iron ore involves unloading of iron ore through wagon tippling which costs Rs.30/- per tonne towards tippling charges. If the iron ore is moved in BCN wagons (covered wagons), the unloading of iron ore from wagons is undertaken manually at a higher cost. Iron ore moved by trucks is unloaded manually for shipments. The iron ore is transported by loaders and dumpers from plot to the vessel side and then loaded to the vessel with the help of slings/ grabs. Separate rates now exist for grabs and slings.

5. A joint hearing in this case was held on 24 May 2005 at the PPT premises. At the joint hearing, the PPT and the concerned users have made their submissions.

6. Proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties at the joint hearing will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website http://tariffauthority.gov.in

7. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). The existing prescription in the SOR of PPT for levy of wharfage on iron ore is with reference to mechanical handling of iron ore through the Iron Ore Handling Plant (IOHP). In view of the surge in the export of iron ore, the PPT started handling iron ore

manually also by deploying its labour force since 2001-02. The PPT had been realising wharfage for iron ore handled manually at its facilities by applying a rate deduced from the wharfage prescribed for unenumerated cargo. Since the port expects to handle iron ore manually for some more years in future and significant volume is anticipated, it has proposed a separate rate for iron ore handled manually. This Authority has always endorsed the approach of branching-off from the unenumerated category, when significant volume of a commodity is anticipated to be handled. But fixing wharfage rate in such cases should follow an analysis of cost of handling the relevant cargo.

(ii). The users have objected to the proposed rate of wharfage. They have cited the additional cost associated with manual handling of iron ore. In fact, the Gita Sales Corporation has produced a detailed cost breakup for handling the cargo by mechanical vis-à-vis manual method. The port concedes the points made by the users about higher cost. But then, as pointed out by PPT, the capacity limitation of the mechanical plant needs to be recognised.

(iii). The PPT proposal is not cost based. It has proposed to adopt the existing rate of wharfage prescribed for mechanical handling of iron ore. The rates at two facilities cannot be similar unless the services provided and the facilities offered besides cost of providing the services are comparable. Even though the PPT has not pointedly responded to our query in this regard, the differences in performance and productivity are obvious. The users have correctly brought out this aspect.

(iv). This Authority follows a "cost plus" regime of tariff setting. No costing details in support of the proposed rate is furnished. According to PPT, if the relevant costs are apportioned to the manual handling activity, the total cost of providing services will be more than the proposed rate. Firstly, this claim of PPT cannot be verified in the absence of any cost details made available. Secondly, it is also necessary to assess the flow of cross – subsidization across different activities. While the port may like to have the rate fixed in this case based on its assessment of 'what the traffic can bear', it may not be possible for this Authority to be solely governed by that principle without an appraisal of cost position. That being so, the proposed rate cannot be approved even though it may appear to be a case of reduction of rate. It is noteworthy that the apparent reduction of rate is not a result of any cost analysis but arises due to clubbing of the relevant commodity under the ominibus 'miscellaneous' category.

(v). This Authority passed an Order on 10 September 2003 relating to a proposal received from the PPT for rationalising the tariff structure for container handling and fixing tariff for some newly introduced cargo. The proposal filed by the PPT included, *interalia*, reduction in the (then) existing tariff for manual handling of iron ore at the PPT. With reference to that proposal of PPT, this Authority observed that the PPT itself can decide on the level of tariff within the ceiling level prescribed in the SOR, in view of such flexibility available as per the policy decision of the Government. The position is same even now. Since the proposed rate cannot be approved for reasons given above, the PPT itself can operate a suitable rate for this commodity for the time being within the ceiling levels prescribed for the miscellaneous category. While doing so, it will be reasonable for PPT to recognize the differences in the performance levels of manual and mechanical handling and fix rate for manual handling accordingly.

(vi). The SOR of the PPT in respect of both vessel related and cargo related charges was last revised by this Authority in April 2000; and, PPT was also to submit the other proposals relating to the asset rentals including rentals for properties in operational area, equipment hire charges, charges of Paradip Phosphate Ltd., (PPL) captive berth. This Authority in its Order dated 15 March 2005 relating to a proposal received from the PPT for tariff of its Mechanical Coal Handling Plant (MCHP), has already advised the port to formulate a comprehensive proposal for review of its SOR and file its proposal by 30 September 2005. The PPT can include a specific proposal for fixing separate cost based wharfage for iron ore handled manually in the general review proposal so that cost details can be scrutinised closely and cross subsidisation issues can be tackled more objectively.

8. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority remits the proposal back to PPT for a suitable decision at its level by exercising the flexibility already granted to Port Trusts for reducing tariff.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT. III/IV/143/2005-Exty.]

Printed by the Manager, Govt. of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.